

# Rieser Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Telegraphische Anzeiger  
Tageblatt, Riesa.

Amtsblatt

Verlagsnummer  
Nr. 20.

für die Königl. Amtshauptmannschaft Großenhain, das Königl. Amtsgericht und den Rat der Stadt Riesa,  
sowie den Gemeinderat Gröba.

Nr. 201.

Dienstag, 31. August 1909, abends.

62. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag abends mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Vierteljährlicher Bezugspreis bei Abholung in der Expedition in Riesa 1 Mark 50 Pfg., durch unsere Träger bei ins Haus 1 Mark 65 Pfg., bei Abholung am Schalter der Kaiserl. Postanstalten 1 Mark 65 Pfg., durch den Briefträger bei ins-Haus 2 Mark 7 Pfg. Nach Monatsabonnements werden angenommen. Einzelhefte für die Nummer des Ausgabestages bis vormittag 9 Uhr ohne Gebühr.  
Kontaktdruck und Verlag von Langer & Winterlich in Riesa. — Geschäftsstelle: Goethestraße 59. — Für die Redaktion verantwortlich: i. V. Arthur Döhnel in Riesa.

Die unter dem Vorkaufsrechte des Gutsbesizers Franz Schumann in Wilsdorf ausgebrochene Geflügelcholera ist erloschen.

Großenhain, am 30. August 1909.

2108 f. E. Königl. Amtshauptmannschaft.

## Landtagswahl betr.

Die für die Stadt Riesa auf Grund von § 18, Abs. 2, des Wahlgesetzes vom 5. Mai 1909 und § 8, Abs. 3, der dazu erlassenen Ausführungsverordnung vom 7. Mai 1909 aufgestellten Wählerlisten für die Neuwahl eines Abgeordneten zur II. Kammer der Ständeversammlung des Königreichs Sachsen liegen vom 3. bis mit 9. September 1909 im Rathause, Einwohner-Meldeamt, Zimmer Nr. 14, zu jedermanns Einsicht aus.

Einwendungen gegen die Richtigkeit und Vollständigkeit der Wählerlisten sind, bei Verlust des Einwendungsrechtes, spätestens eine Woche nach Ablauf der Auslegungsfrist, mithin spätestens zwei Wochen nach dem Beginne der Auslegung, schriftlich oder mündlich bei der Ortsbehörde anzubringen und unter Vorlegung der erforderlichen Nachweise zu begründen.

Wir weisen hierbei noch besonders darauf hin, daß nur diejenigen an der Wahl teilnehmen können, welche in den Listen verzeichnet stehen.

Riesa, am 31. August 1909.

Der Rat der Stadt Riesa.

Dr. Scheider, Bürgermeister.

Schr.

Die Radfahrarten Nr. 179 und 259 auf Franz Schmeider und Frau, welche lahmend sind als verloren gemeldet und werden für ungültig erklärt.  
Gröba, 28. August 1909.  
Der Gemeindevorstand.

## Zur Savarie des „J. III“.

Ueber die neue Savarie, die der „J. III“ auf der Rückfahrt von Berlin bei Wilsdorf erlitt, liegen folgende Meldungen vor:

„J. III“, der vorgestern abend um 11 Uhr 25 Min. aufgestiegen war, um die Rückfahrt von Berlin nach Friedrichshafen anzutreten, kam in langsamer Fahrt infolge des Propellersturzes mit leicht nach rechts geneigter Spitze vorwärts, überfuhr um 5 Uhr die Stadt Bahna und etwas später die Station Wilsdorf, die etwa 6 Kilometer von Wittenberg entfernt liegt. Die Antriebsachse war gebrochen, ein Propellerflügel löste sich los, durchschlug die Ballonkammer, riß ein drei Meter großes Loch und kam auf der anderen Seite wieder heraus. Das Gas eines Ballonnetts strömte aus. In eine Weiterfahrt war natürlich nicht zu denken. Das Luftschiff nahm daher eine Landung vor, die glatt gelang. Etwa 500 Meter von der Station Wilsdorf auf einer Höhe, die zum sogenannten Heideberg gehört, mitten im Heidekraut liegt das Luftschiff. Graf Zeppelin jun. hatte trotz des schweren Unfalls die Ruhe nicht verloren. Da so früh am Morgen Hilfeleistung nicht zur Stelle war, ließ der Graf von der benachbarten Gegend mittels Dampfseile das Notsignal geben, worauf die Bevölkerung des nahen Dorfes herbeieilte und Hilfe leistete. Durch Radfahrer war inzwischen eine Kompagnie des 20. Infanterieregiments von Wittenberg herbeigerufen worden, die alsbald im Aufschritt an der Unfallstelle eintraf. Die Mannschaft griff sofort hilfreich ein und sperrte den Landungsplatz ab. Graf Zeppelin ließ noch weitere Mannschaften requirieren, und alsbald trafen weitere 400 Mann sowie sämtliche Wägenmacher des 20. Infanterieregiments ein. Oberst Vollbrecht war persönlich erschienen. Graf Zeppelin telegraphierte nach Friedrichshafen und beorderte die nötigen Ersatzteile. Die Reparaturarbeiten, die Graf Zeppelin jun. leitet, dürften zwei Tage in Anspruch nehmen.

Das Luftschiff macht im ganzen den Eindruck, als ob es vollständig intakt wäre. Die nähere Untersuchung ergibt allerdings, daß eine Gaszelle durchschlagen ist, ferner, daß die Hülle des Luftschiffes an der Stelle defekt ist, wo der Propeller hinein- und wieder hinausfuhr. Von sichtbaren Verletzungen, über die nach answärts berichtet wurde, kann keine Rede sein.

Als die Nachricht von der Landung des Luftschiffes gestern vormittag in Wittenberg bekannt wurde, schlossen sofort sämtliche Schulen. Auch die Fabriken und Geschäfte stellten zum Teil ihre Arbeiten ein. Die Kunde von der Savarie hatte sich bis nach Bitterfeld und Leipzig hinunter verbreitet. Alle Plätze waren überfüllt. Auf der Straße sah man zahlreiche Automobile, und Hunderte von Radfahrern näherten sich eilig der Unfallstelle. Aus der ganzen Umgebung strömten viele Tausende von Menschen an den Platz, wo das Luftschiff vor Anker liegt. Militär hält an großen langen Strichen das Luftschiff, Feldstücke sind aufgestellt, an denen die Ingenieure arbeiten, Telegramme und Mitteilungen entgegennehmen.

Am frühen Nachmittag wollte Major Groß einige Zeit auf der Landungsstelle des „J. III“. Die Ausbesserungsarbeiten der Luftschiffabteilung sind im Laufe des Nachmittags rüstig vorwärtsgeschritten. Die beschädigte Gaszelle war bereits vollständig wieder ausgefüllt. Die Füllung sollte im Laufe der Nacht erfolgen. Das notwendige Gas ist auf der Landungsstelle eingetroffen. Die aus gegen 500 Flaschen bestehende Füllungsanlage ist bereits fertiggestellt. Eine Anzahl Ersatzteile, so vor allem ein Vorkaufsrecht und ein Reservepropeller, sind gleichfalls

schon zur Stelle. Unausführlich niedergebender Regen erschwerte während des Nachmittags die Reparaturen, abends war das Wetter trüb, aber trocken.

Der Kronprinz, der gestern kurz nach Mittag im Automobil an der Landungsstelle eintraf, begrüßte die Oberingenieure Dürr und Rober mit den Worten: „Ist das Unglück denn wirklich so groß?“. Er ließ sich auf das eingehendste über alle Phasen seit der Abfahrt von Berlin informieren. Wiederholt fragte er, wann Graf Zeppelin die Nachricht erhalten und wie er den nemerlichen Unfall aufgenommen habe. Der Kronprinz teilte mit, daß er selbst zeitlich morgens seinen Vater von dem Mißgeschick, welches das Schiff betroffen habe, in Kenntnis gesetzt habe, und ersuchte zum Schluß den jungen Grafen Zeppelin, der unterdessen aus Bahna im Automobil herbeigeeilt war, dem Grafen Zeppelin sein lebhaftes Bedauern zu übermitteln.

## Die Bedeutung des Unfalls.

Das gestrige Mißgeschick, das den Zeppelinschen Ballon betroffen hat, gibt zu einer Kritik Veranlassung. Man hat, wie der aeronautische Mitarbeiter des „A.-N.“ schreibt, an diesem Ballon nicht nur ein neues System von Aufschrauben, sondern auch eine neue Transmissionsart erprobt. Nur eine kurze Fahrt hatte vor Antritt der Luftreise nach Berlin ausgeführt werden können. Bei solch einschneidenden Veränderungen, wie es die Anwendung der Antriebsvorrichtung bedeutet, wäre es unbedingt erforderlich gewesen, das Luftschiff erst längere Zeit hindurch zu erproben. Jedoch kann man aus der nicht genügenden Erprobung niemand einen Vorwurf machen. Einerseits befand sich Zeppelin in einer Zwangslage, weil er sein gegebenes Versprechen zu einer bestimmten Zeit nach Berlin zu kommen, einlösen wollte, und andererseits ist die Erprobung des Fahrzeuges bei einer längeren Fahrt über weitere Strecken sozusagen kriegsmäßig. Und wenn auch später noch mehrfach sich ähnliche Vorfälle ereignen sollten, so hat das nichts auf sich, weil man von allen Unfällen lernt; je mehr man lernt und je schneller man die Erfahrungen sammelt, desto besser ist es zweifellos.

Der Propeller, der sich mit großer Geschwindigkeit dreht, entwickelt beim Abfliegen eine außerordentliche Kraft, die durch Zentrifugalkraftwirkung hervorgerufen wird. Man kann diese Kraft auf viele Tausende von Kilogramm beziffern. Der Flügel hat einen der im Innern befindlichen Ballons gerissen; es sollen sich in der Hülle zwei Löcher von über einen Meter Länge befinden. Diese Beschädigung ist unbedeutend, da man die Reparatur des Ballons provisorisch in wenigen Minuten oder ordentlich in wenigen Stunden vollenden kann. Es zeigt sich hier ein großer Vorteil des Ballons mit Zellenkammer. Ein Ballonnetzlustschiff würde bald vom Gase völlig entleert sein und die ganze Füllung wäre verloren. Wenn man zeitweilig leert, ein Ballon, der durch Schüsse oder dergleichen Löcher bekommen habe, brauche nicht immer sein Gas zu verlieren, weil sich diese kleinen Löcher sofort wieder schließen, so ist dies nicht richtig; die unter Druck stehenden Ballonnetzlustschiffe müssen das Gas unweigerlich verlieren. Es ist dies genau so, wie wenn in eine mit Luft aufgeblasene Schweinsblase ein Loch gestochen würde, die Schweinsblase wird eben schlapp. Wenn die Gaspropeller, von denen man in Friedrichshafen einen ganzen Haufen besitzt, eingetroffen sein werden, wird die Reparatur in längstens einem Tag regelrecht ausgeführt sein können. Man braucht jetzt nicht mehr so viel Besorgnis für das Luftschiff zu haben wie früher, weil man weiß, daß sich der große starre Ballon auch bei härterem Wind ausgezeichnet vor Anker hält.

Nach späteren Meldungen ist es der hintere linke Propeller, der gebrochen ist und die Hülle durchschlug. Da das Luftschiff auch den vorderen linken Propeller bereits verloren hat, konnte an eine Fortsetzung der Fahrt nicht gedacht werden.

## „J. III“ ungenügend erprobt.

Graf Zeppelin traf gestern vormittag 11 Uhr 15 Minuten im kaiserlichen Salonwagen in Friedrichshafen ein und wurde von seiner Nichte, der jungen Gräfin Zeppelin, und einigen Herren empfangen. Ueber die näheren Umstände des Mißgeschicks, daß seinem Luftschiffe ausgetreten ist, äußerte er sich in erster, aber ruhiger Weise. Es sei klar, sagte er, daß die Propeller nicht so bleiben könnten. Diese müßten gewisse Abänderungen erfahren, vor allem aber wohl etwas beschnitten werden. Ein engültiges Urteil darüber und über die Frage, ob der neue Antrieb beibehalten oder auf den alten wieder zurückzugreifen sei, sei noch nicht ohne weiteres zu entscheiden. Er selbst habe nicht auf die Ausführung des Programms mit dem ungenügend erprobten Fahrzeug gerechnet. Es sei ihm aber unmöglich gewesen, jetzt noch einmal Berlin durch eine erneute Hinausschiebung des Termins eine Enttäuschung zu bereiten, zumal da schlimmstenfalls wie jetzt einige Savarien hätten eintreten können. Er freue sich, daß er auch so wenigstens bis Berlin vordringen können, das ihm einen Empfang bereitet habe, der ihm unvergesslich sein werde. Gegenüber der Leistung des Luftschiffes „J. III“ und dem Erfolge der Fahrt trete das kleine Mißgeschick völlig in den Hintergrund.

## Eine Ehrung Zeppelins.

Der König von Württemberg hat den Grafen Zeppelin vorgestern à la suite des Manenregiments König Karl I. (1. württembergisches) Nr. 19, dessen Kommandeur der Graf in den Jahren 1882 bis 1885 gewesen ist, gestellt.

Die „A. N.“ schreibt zur vorgestriegen Fahrt des „J. III“: Graf Zeppelin hat am Sonntag mit seinem Luftschiff „J. III“ in Berlin seinen Einzug gehalten. Es war ein Triumphzug: von goldigem Mittagssonnenschein verklärt, zog der silbrig glänzende Luftballon über die Reichshauptstadt dahin. Wer es nicht wußte, ahnte es nicht, daß das gewaltige Luftschiff an den beiden letzten Tagen schwere Kämpfe gegen die Elemente auszukämpfen hatte, daß seine maschinelle Ausstattung infolge der Lücke des Materials nicht vollständig war. War man sich dessen aber bewußt, so mußte die Bewunderung darüber, mit welcher Sicherheit und Beharrlichkeit Graf Zeppelin sein gewaltiges Luftschiff trotzdem zu lenken vermochte, den höchsten Punkt erreichen.

## Preßstimmen des Auslands.

Die Mehrzahl der französischen Zeitungen bringt nicht nur anerkennende, sondern teilweise selbst begeisterte Schilderungen der Landung Zeppelins in Berlin, während die mehrfach auffallenden Kritiken, die über die verschiedenen Zwischenfälle der Luftreise gebracht worden waren, als überlebt gerügt werden. Allgemein wird die große Sicherheit des Landens in Regel als imponierend bezeichnet, wie überhaupt das Schauspiel den Eindruck wahrer Größe hervorgerufen hätte.

Die gestrigen Londoner Morgenblätter bringen lange, eingehende Berichte über die Fahrt des „J. III“ nach Berlin und sind fast allgemein des Lobes voll für den „greifen Beherrscher der Lüfte“, wie einige Blätter ihn nennen. Die „Daily News“ führen aus, daß von den vielen Luftschiffen, die während der letzten Tage mit ihren